

Title	吐魯番出土文物研究会會報 第80号
Author(s)	
Citation	吐魯番出土文物研究会會報. 80 p.1-p.8
Issue Date	1992-09-01
oaire:version	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/78891
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

■ 目 次 ■

＜ 論 説 ＞	唐代駅伝制度の構造とその運用（Ⅱ）	荒川 正晴	1
---------	-------------------	-------	---

唐代駅伝制度の構造とその運用（Ⅱ）

荒川 正晴

二 駅馬の機能

1. 公道としての駅道と館道の設定

『唐令拾遺』復原厩牧令第一〇条の規定によれば（『大唐六典』卷五兵部駕部郎中員外郎条にも同様の記事あり）、駅はこれを置くべき諸道上に、三〇里ごとに設置されることになっていた。当然のことながら、実際にはこの距離間隔で置かれていたわけでは必ずしもなく、令文にも三〇里間隔で設置できない場合の免除規定が存在している。ただし直轄州県管内であれば、駅が辺境地域においても設置されて機能していたことは、吐魯番から出土した駅の運用に関連する文書からも明白である。さらに復原厩牧令第一三条には、駅に配備すべき馬の正数が規定されており、京師に置かれた都亭駅では最高規模の七五疋が預置されていた。以下、次第に諸駅の等級に応じて正数は減額し、各駅に備えられる馬の正数はこれにより決定された。この馬が駅馬をさすことについては、改めて論ずる必要はあるまい。またこの厩牧令にいう道とは、駅が置かれた幹線道路、『大唐六典』卷六刑部司門郎中員外郎条などに見えるいわゆる駅道（『唐律疏議』卷一〇職制律にいう駅路）のことをさしている。『唐律疏議』卷一〇職制律に、

諸乗駅馬輒枉道者、一里杖一百、五里加一等、罪止徒二年。越至他所者、各加一等。 謂越過所詣之處。 經駅不換馬者、杖八十。 無馬者、不坐。

疏議曰、乗駅馬者、皆依駅路而向前駅。若不依駅路別行、是為「枉道」。

とあり、駅を通過する際に駅馬を交換しなかったり、定められた駅間を越えて進んだり、あるいは駅道を外れて進む「枉道」を犯したりすれば、厳しい処罰が課せられた。また先の『大唐六典』卷六刑部司門郎中員外郎条には、駅道か非駅道かによって道上に置かれた関所の等級が決定されたことが見えている。このことから、駅道というものが京師を中心にして四方に延びていたものの、関所を設置するほどの一定の重要性を帯びた路線でも、駅道から外されて支線的存在となることも少なくなかったことが知られる。したがって駅馬およびそれを管理する駅とは、そうした駅道以外の諸道には配備されえない、かなり限定された条件下で機能する公用交通の馬とその施設であったことを確認しておかなければならない。

嚴耕望氏の労作である『唐代交通図考』では、そうした駅道とそれ以外の非駅道とが検討されているが、嚴氏の提示される駅道には駅ばかりでなく同時に館をも含んでいる⁽¹⁾。館とは、『通典』卷三三職官一五郷官の条に、「三十里置一駅、其非通途大路則曰館。」とあり、大路上でなければ駅とはいわず、館と称するとされている。この史料について大庭脩氏は、『入唐求法巡礼行記』に見える

館に関する記事を参照しつつ、「大路においては卅里毎におかれていた駅と相応して、大路にあらずる所には館が卅里ごとにおかれていたことを意味するのではあるまいか。」とされている⁽²⁾。確かに「大路」とは、ここでは駅が設置される駅道を意味しているごとくであり、駅道から外れた場合、駅に相当する施設は館と称されていたと理解できるのである。駅の設置が見られない地域もしくは駅の廃止後に、館が駅に代わって設置され、公使の往来を支える供給機能を担ったことは出土文書や編纂史料から確認され、館というものが駅の機能を代替する公営の交通施設であったことは疑いない。そもそも館という言葉は、駅の宿泊施設をさす駅舎のことを意味することもあり⁽³⁾、駅と館との機能の差異は単に駅馬・駅子の配置を伴うか否かに過ぎないと言ってもよからう。館が設置される公路は駅道ではないが、館道とでも称すべき準幹線路でもあり、公的な任務を帯びた官員などの往来は、この駅道と館道とが支えたものと見られる。

先述したように、駅馬を置く駅の敷設は現在のところ直轄州県の管内にしか確認できないが、羈縻州地域でも都護府管下に多くの館が設置されていたことが知られている⁽⁴⁾。如何なる辺境にあらうとも唐朝の支配領域内にあれば、必ず駅道か館道かが通っていたのである。そして駅馬とは、このうち駅道上に点在する駅での通送を任務とする官馬であった。したがって駅使が駅道を往還するには、『唐律疏議』卷八衛禁律に、

諸私度関者、徒一年。越度者、加一等。不由門為越。

疏議曰、水陸等関、兩処各有関禁。行人来往皆有公文。謂駅使驗符券、伝送拋通牒、軍防・丁夫有総歴。自余各請過所而度。

とあるように、符券といわれる特別の通行証明書が給付されなければならなかった。この符券は、銅龍伝符と紙券とを重ねた呼び方であるとされ、駅馬を利用する使人に対して給付された許可書である。これについては、『大唐六典』卷五兵部駕部郎中員外郎条に、「凡乗駅者、在京於門下給券、在外於留守及諸軍州給券。」とあり、中央においては門下省が、地方にあつては軍州・（兩京）留守が支給することになっていた。ここに見える「軍州」について、青山定雄氏は諸州および行軍所と解されている⁽⁵⁾。通常諸軍州とあれば、総じて軍隊の駐留している州の意味にとるのが一般的であろうと思うが、『唐律疏議』卷一〇職制律に、

諸文書應遣駅而不遣駅、及不應遣駅而遣駅者、杖一百。若依式、應須遣使詣闕而不遣者、罪亦如之。

疏議曰、依公式令、「在京諸司、有事須乗駅、及諸州有急速大事、皆合遣駅。」

とあり、疏議に引く公式令から、地方の諸州が、駅馬の派遣が必要な場合にこれを遣わしたことが知られ、符券を発給する権限は、軍隊が置かれた州に限定されて賦与されていたとは必ずしも考えられない。また辺境で活動する軍隊から中央に送られる軍事的な報告や情報伝達の緊急性を考えるならば、前線に布置された軍隊に駅馬派遣の権限が賦与されていたことも疑いない⁽⁶⁾。したがって軍州とは、やはり青山氏の指摘されるごとく軍と州を意味していると判断され、符券発給の権限は各州（府州）および辺境に設置された各軍に及んでいたことが知られる。ただし符券には往復券と片道券とがあつたらしく、貞元年間のことではあるが、『唐会要』卷六一御史台中館駅使に、「（貞元）八年、門下省奏、郵駅条式、應給紙券。除門下外、諸使諸州不得給往還券。」とあり、門下省のみが往復券を発給できた。またこの記事から、後に地方に諸使が置かれるようになってからは、彼らにも符券発給の権限が与えられたことがうかがえる。

以上から、駅道はその設定が限定されていながらも、少なくとも中央の京師と地方の各府州や前線地域とを結んでいたと言うことができよう。

2. 駅道による官文書の伝達

ところで、こうした限定的な条件下で機能する駅馬の任務としては、先ず第一に、中央と地方との

間で取り交わされる各種の官文書の伝達が挙げられる。中央から地方に下される官文書の基本的な役割が、中央で決定された国家意志を地方に対して迅速に通達することにあつたことは言うまでもなく、その中でも最も重要なものが、皇帝の制勅を下達する場合である。このうち皇帝の即位などの際に下される大赦は、当代最高のスピードで伝達され、地域によっては一日一六駅ないしは五〇〇里もの距離を実際に進んだとされている⁽⁷⁾。駅馬を利用して官文書を伝達する場合、専使を派遣する方法と、単に駅に付して通送する方法とがあつて（つまり駅使と言っても、専使である場合と単に駅間を通送する使者である場合とがあつたのである）、後に見るように説明を要する重要案件には通常専使が派遣されたものと思われる。しかしながら、この専使が派遣される場合には、先の大赦の時のようなスピードを維持することが可能であつたかどうかは不明である。もちろん全ての制勅の類が大赦と同じスピードで伝達されたはずもなく、一般の制勅の場合はこれより遥かに遅くなる。それでも駅が整備されている地域では、専使の派遣を伴う勅書などの伝達で、一日二〇〇里以上を進んでいる例があり⁽⁸⁾、また円仁の日記である『入唐求法巡礼行記』には、揚州からの奏状とそれに対する勅書が一日一八〇里平均の速度で伝達されたことが見えている⁽⁹⁾。もちろん駅の配備状況によって駅馬を利用しても実際に後に検討するような規定に応じた速度で通送されるとは限らないが、大赦のみならず一般の制勅を各府州へ下達する際にも、駅馬の通送によって相応のスピードを維持することが要求されていたことは疑いない。また符など中央官司からの一般的な官文書も、基本的には「奉制」、「奉勅」、および「奉旨」などによって下達されるものであり、これらも制勅同様に駅馬を利用して迅速に伝達される原則になっていたことは言うまでもない⁽¹⁰⁾。

また地方に対しては、当該地方における政治・経済・軍事・社会の諸方面にわたる様々な状況を中央に報告する義務が課せられていた⁽¹¹⁾。府州からは毎年恒例の使節として朝集使と計帳使が上京したが、朝集使が考堂において所属官員の考課を答申するほか、中央の所轄官司に対する報告書の伝達や治政の得失についても奏聞を行なったことは、既に青山氏によって指摘されている⁽¹²⁾。こうした使節は定期的なものであるが、これ以外にも府州は不定期に専使を派遣するか、あるいは駅による通送を通して中央との通信関係を維持していた。先の公式令には「諸州は急速の大事あらば」とあり、緊急を要する「大事」の報告に際して駅馬を発遣することを規定しているが、まさに不定期に派遣される駅使を通して、政治・経済・軍事・社会の諸方面にわたる緊急案件が地方から中央に報告されたのであつた。中村裕一氏が検討される諸府州よりの情報伝達はまさにその実例であつて、一様に二〇〇里以上のスピードを誇っている⁽¹³⁾。なかでも軍事に関する情報伝達には重きがおかれ、『唐律疏議』卷一〇職制律に、

諸駅使稽程者、一日杖八十、二日加一等、罪止徒二年。

疏議曰、依（公式）令、「給駅者、給銅龍伝符。無伝符处、為紙券。量事緩急、注駅数於符契上。」拠此駅数、以為行程。稽此程者、一日杖八十、二日加一等、罪止徒二年。

若軍務要速、加三等。有所廢闕者、違一日加役流。以故陷敗戸口・軍人・城戍者、絞。

疏議曰、「軍務要速」、謂是征討・掩襲、報告外境消息、及告賊之類。稽一日徒一年、十一日流二千里、是為「加三等」。

とあるように、「軍務要速」に関わって遅延した場合には特に重罰が課せられていた。「軍務要速」とは、同条の疏議に「軍務要速とは、是れ征討・掩襲、外境の消息を報告し、及び賊を告ぐるの類を謂う。」としている。そもそも駅が、『唐律疏議』卷二五詐偽律「諸詐乘駅馬」の条の疏議に「郵駅本備軍速。」とあるように、本来こうした軍事的な緊急通信に備えるために設定されていたことを考えれば、これは当然であろう。また『唐律疏議』卷一〇職制律「諸駅使以書寄人行之」の条の疏議には「有軍務要速、或追徴・報告、如此之類、遣専使乘駅、齎送文書。」とあり、このような「軍務要速」に関わる通信には「追徴・報告」とともに、専使が派遣されることになっていた。これはおそらく重要となる伝達内容について説明を要するために専使が派遣されたものと考えられるが、このこと

からすれば「急速の大事」には、専使が派遣されるのが一般的であったと思われる。

また『唐律疏議』卷一〇職制律、前掲「諸文書應遣而駅不遣駅」の条の疏議に続けて、

又依儀制令、「皇帝踐祚及加元服、皇太后加号、皇后・皇太子立、及赦、元日、刺史若京官五品以上在外者、並奉表疏賀。州遣使、余附表。」此即「應遣使詣闕」。

とあり、種々の慶事にあたり地方から賀表を奉ずる際にも州だけは専使を派遣し、それ以外は駅の通送に任せることが規定されていたことがわかる。ただし『唐会要』卷二六牋表例所収の「天寶十載十一月五日勅」と「天寶十三載十一月二十九日詔」では、謝表と賀表の類は「附駅通進」すべきことが指示されているので、これらの表は天寶年間には専使派遣に代わり全て駅の附通のみになっていたと思われる⁽¹⁴⁾。先の円仁の『入唐求法巡礼行記』に伝えられる揚州からの奏状とそれに対する勅書は同じ速度で伝達されていたが、いずれも専使が派遣されたとは考えられず、地方から中央に宛てられる緊急を要さない通常の奏表の類は、例外を除き基本的に駅に付して通送されるようになったのであろう。

このように、駅馬は中央の京師より地方の各府州へ、また同時に地方の各府州から中央の京師へ、軍事をはじめとする諸方面における様々な性格の官文書を伝達することにその機能の基本があったことが認められる。もちろんこの他にも符券の発給権限を有する辺軍が、中央および地方との間の情報伝達手段として駅馬を利用していたことは疑いなく、露布と呼ばれる中央への戦勝報告書の送達をはじめ、前線地帯においては烽と駅馬との連携機能が認められ、近在の州県との間に官文書の伝達を果たしていた。また駅道を通じて地方の府州間での官文書の伝達に際しても駅馬が利用されていたと思われるが、この点については、伝馬の機能を検討する後節において検討したい。

3. 駅道による官人・公使等の公用交通

駅馬はこうした中央と地方との間の通信を担うとともに、中央と地方との間を往来する官人や公使などの公用交通にも利用された。

先に掲げた『唐律疏議』卷一〇職制律の「諸文書應遣駅而不遣駅」条の疏議に引用される公式令の中に「在京諸司、有事須乘駅。」と伝えられているように、中央の諸司は必要に応じて地方に駅使（専使）を遣わすことができた。ただし『唐律疏議』卷一〇職制律の「諸増乘駅馬者」条の疏議に、

又準駕部式、「六品以下前官・散官・衛官・省司差使急速者、給馬。使廻及余使、並給驢。」

とあり、六品以下の前官・散官・衛官が官司から駅使（専使）として派遣される場合、帰還する際ばかりでなく、急速を要さない遣使の際にも駅驢が支給されることになっていた。つまり駅使（専使）の派遣といっても、六品以下の前官・散官・衛官であれば、緊急でない場合は驢馬によることになっていたのである。このことは、駅馬の機能というものが先に検討した緊急時の専使派遣および駅の通送による中央と地方を結ぶ官文書の伝達に重点が置かれていて、それ以外の公務による専使派遣については、急速を要する案件でなければ駅馬の使用が許されていなかったことを示している。

またこうした公使だけでなく、官人の公用旅行にも駅馬が利用されたが、史料に少なからず認められるのは、「馳駅」によって任地へ赴任する場合である。『唐会要』卷四一左降官及流入所収の「天寶五載七月六日勅」には、「自今以後、左降官量情状稍重者、日馳十駅以上赴任。」とあり、一日一〇駅、すなわち三〇〇里という左降官の赴任に関する規定も存在した。ただ駅馬の配置状況に由来すると思われるが、実際には「馳駅」と記される赴任でも一日一〇〇里余りの場合も一方で認められる⁽¹⁵⁾。なお赴任に際して駅馬を給する対象として、『唐会要』卷六一御史台中館駅使条に、「（開元）二十三年七月十七日、新除都督刺史、并闕三官州上佐、並給駅發遣。」とあり、開元二三年の時点で、都督刺史および州の高級官員が指定されているが、青山氏は、これはそれまで伝馬を利用するのを例としていた官員の赴任に特例を設けたものと理解されている⁽¹⁶⁾。おそらく開元二三年までは駅馬による赴任は限定的なケースだったと見て大過なкаろう。また流配される場合も、『旧唐書』卷

一二三第五琦伝に、

（劉）期光以為此是琦伏罪也、遽奏之、請除名、配流夷州、馳駟發遣、仍差綱領送至彼。
と見え、乾元二（七五九）年一〇月に第五琦が忠州長史に貶された時、その赴任途上で黄金を授受した嫌疑をかけられ、御史の劉期光による追問の結果夷州に流配されることになったが、その際に駟馬を利用したことがうかがえる。ここに見える「差綱領送」とは、『大唐六典』卷六刑部尚書員外郎の条に、

流移之人、（中略）其涼府等、各差專使領送。所領送人、皆有程限、不得稽留遲緩。
とあり、流配される場合は專使を差して領送することが規定されているので、この「差專使領送」を意味していると思われる。ただし流配は、『唐律疏議』卷三名例律「諸流配人在道会赦」の条に公式令を引用して「仮有配流二千里、準歩程合四十日。」とあるので、通常は駟馬や伝馬を利用しなかったと思われ、先の例はかなりの特例ということになる。

また「軍務要速」に関わる官員の交通として前線への軍官の派遣が考えられるが、「唐年次未詳（七世紀後期）安西軍事申請牒」（N°264.Ast. I .4.093）には次のように見えている⁽¹⁷⁾。

〔前 缺〕

□□□□□□□□□□久經□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□岌今奉 勅、在大軍前告□、

所領蕃漢兵等、各須強人統領、隨入賊要籍僉人。

若發京多折衝・果毅・僉及譯語等、恐煩傳驛、惣不

□、事交廢闕。其人等、既多在已西。伊・庭・西等州兵、

合逐懷岌先去。今將前件人等便行、於理極省、

至於軍機、復濟急要。特望 殿下恩慈、隨

懷岌將行、各遣權檢校。果事分配統領、并僉入賊

□恩。脫允懷岌所請、其人等應合得行賜、僉等一

□。並請准波斯軍別 勅檢校果毅并僉・譯

□。於所在處、便給發遣。其應合得官者、事了、

懷岌自領入朝、准 勅赴選。但以軍機、事

□緘默。

□尚書省商量處分者、曹司商量、懷岌既

□討擊、事資果毅・僉人。據其陳請、誠亦

□。又其人等、既多在已西、實省傳驛。發遣此

□有一二、計亦勞費不多、望依所請、實爲允

僉

□。曾任五品官者、請從發處、給一人。餘僉及六品七

品、軍中准例給僉。其行賜請別頭、准金

部行例處分。

□商量狀如前、謹牒。

□□□

〔後 缺〕

姜伯勤氏によれば、本文書は儀鳳二（六七七）年から調露元（六七九）年の間、すなわち杜懷宝が波斯軍使に任じられていた時か、あるいはその直前のころに作成されたものであり、波斯軍の討撃行動の責任を負っていた某懷岌から、同軍の最高責任者となっている某殿下へ宛てた牒文であるとされる⁽¹⁸⁾。遺憾ながらこの懷岌と波斯軍使の杜懷宝との関係は、現在のところ詳らかではないが、本牒文の中で懷岌は、波斯軍への兵員補給に関して「若發京多折衝・果毅・僉及譯語等、恐煩傳驛。」と

進言している。つまり、蕃漢の兵を統べる折衝都尉や果毅都尉といった軍官とそれに親従する僱人や訳語人らをもし京師から送り出すならば、「伝駅」を煩わすことになるというのである。それ故「伝駅」の負担を省くため、伊・西・庭の三州から差兵することを提言しているのであるが、このことから、軍事行動に伴って折衝・果毅両都尉、僱人や訳語人らを前線に派遣する場合には、「伝駅」を利用させたことが知られる。折衝・果毅両都尉ら軍府官を副使・総管・子総管といった行軍の幹部に充て、彼らの率いていた府兵を以て行軍を構成する原則であったことは、行軍組織において折衝・果毅両都尉ら軍府官の果たすべき役割とともに、既に菊池英夫氏によって指摘されている⁽¹⁹⁾。この「伝駅」と表現されるものが駅馬と伝馬とを意味していることは疑いなく、折衝・果毅両都尉レベルの軍官は駅馬や伝馬を利用して前線に赴くことが許されていたのである。

_____後？發州乘驛？☐

この他、中央と地方とを結ぶ幹線道路を通じて遂行される徴召（招）や反乱・被災地域などへの視察・懷柔・慰撫といった様々な場合において、緊急時に限定して駅馬を利用することが許されていたと考えられる⁽²⁴⁾。

殊俗入朝者、……乘伝者日四駅、乗駅者六駅。

閏十月一日、行到越州之底。十五日、乘駟入京。廿九日、馳到東京。

このように駅馬は官文書の伝達のみならず、官人、公使、および蕃使などの通送にも利用されることもあった。しかしながら、これらの利用はいずれも緊急時に限定されていたと推測される。駅ごとに交換すべき駅馬の配置正数が、最高の都亭駅でさえ七五正に過ぎなかった事実から判断して、基本任務たる官文書の伝達機能を運用し維持するだけでも十分な規模であったとは考えられず、官人らの公用旅行に際しての利用は、緊急時のかなり限定された場合にのみ許された可能性がきわめて高い。ましてやほんの例外⁽²⁷⁾を除き、物資輸送に駅馬が利用されることはほとんどなかったと思われる。こうした官人および物資の交通・輸送には後節に述べる伝馬が公用交通の機能を分掌しているので、この点も考慮すべきであろう。ただし駅には駅馬の通送機能だけでなく、宿泊・飲食の供給機能もあったため、駅馬の通送を必要としない官文書の伝達や交通に際しても、駅道上の供給施設として利用さ

れたことは言うまでもない。

4. 駅馬の速度

なおこうした駅馬が駅での通送を通じてどれほどの速度を現実維持していたのかという問題があるが、詳細は明確ではない。ただ既に掲げたように皇帝の即位の際などに下される大赦の伝達には、全てではないが、一日五〇〇里ほどの速度を実際に保持していた。これは唐代の駅馬通送によって実現できる最高速度と見なしても大過なからう。養老公式令第四二「給駅伝馬」条に、「事速者、一日十駅以上。事緩者八駅。還日事緩者、六駅以下。」とある。すなわち緊急を要する案件には一日一〇駅、三〇〇里以上を進み、緊急を要さない通常の案件では八駅、二四〇里、さらに帰還に際し緊急を要さなければ六駅、一八〇里以下の速度で進むことが規定されていた。青木和夫・中村裕一両氏は、中国においてもこれとほぼ同様の条文が唐令に存在していたことを推測されている⁽²⁸⁾。先に挙げた実例から見てもこの規定をもって唐の駅馬の速度の目安とすることはそれほど不都合ではない。すなわち駅馬とは、規定として一日少なくとも六駅（一八〇里）から八駅（二四〇里）程度、「要速なること」、つまり「馳駅」の場合は一〇駅（三〇〇里）以上の速度を要求される急行官馬であったことが推定されるのである。もちろん実際には駅の配備状況によって駅馬を利用してもこの速度にとっても及ばない場合も多かったことは言うまでもない。

これらのことから、駅馬は駅道から外れた諸地域の交通を担わず、基本的に駅道に沿って中央の京師と地方の諸府州とを、原則として一日六駅（一八〇里）程度以上の速度を保って結ぶ通信および交通手段となっていたことが知られる。つまり迅速さを要求される中央と地方間の、軍事をはじめとする諸方面における官文書の伝達任務を基本とし、同時に駅馬の通送を必要とする緊急的な官人・公使・蕃使の交通を支える特別の官馬として位置づけられていたのである。換言すれば、駅馬は駅を基地として駅道上を通送されることによって、この速度を維持しながら機能しえたのである。

そこで次節においては、こうした駅馬に対し、一方の伝馬が如何なる官馬であったのか検討したいと思う。

（続）

【註】

- (1) 嚴耕望『唐代交通図考』全五巻（中央研究院歴史語言研究所、一九八五～一九八六年）に所載の付図を参照。
- (2) 大庭脩「吐魯番出土北館文書－中国駅伝制度史上の一資料－」（西域文化研究会編『西域文化研究』第二〈敦煌吐魯番社会經濟資料・上〉法藏館、一九五九年）、三七三～三七四頁。
- (3) 青山、五八頁。
- (4) 安西都護府管下の四都護府（焉耆・龜茲・疏勒・于闐）に多くの館が設置されていたことは出土史料と編纂史料の双方から確認されるし、さらに天山以北の遊牧勢力下における羈縻州地域でも、「郵駅」（『資治通鑑』卷二〇〇顯慶二年十二月条）、あるいは「館駅」（『唐会要』卷七三安西都護府）が設置された。また漠北方面でも参天可汗道上には「郵駅」（『唐会要』卷七三安北都護府。『資治通鑑』卷一九八貞觀二十一年正月条は「駅」と表現する）が置かれた。ただこれらが駅という文字を使用している、内地の直轄州県に布置された駅馬を備えた駅と異なることはあらためて指摘するまでもあるまい。ここでは、これら羈縻州地域に設置された交通施設も便宜上、駅道以外に設置される施設、「館」として取り扱うこととする。
- (5) 青山、五三頁。
- (6) 程喜霖『漢唐烽堠制度研究』（三秦出版社、一九九〇年）、二三〇～二四一頁には、前線の軍事施設である烽と駅馬とが相互に連携して、緊急的な軍事情報を近在の州に伝達していたことが指摘されている。

- (7) 青山、五四頁、中村 A、九一〇～九二五頁。なお陸贄『陸宣公翰苑集』卷二二奏議所収の「又奏量移官狀」には「右伏以国之令典、先德後刑。所後者法当舒遲、故決罪不得馳駢行下。所先者体宜疾速、故赦書日以五百里為程。」と見えている。中村氏は、大赦以外の通常の赦書の中にも、実際に一日五〇〇里近く進む例もあることが指摘されている。中村 A、九一八頁。中村氏は、駅の維持・整備が困難と思われる吐魯番などの地域への伝達では、大赦の場合でも一日一八〇里程度の速度しか得られない例も挙げられている。中村 A、九三四～九三五頁。
- (8) 中村 B、四五九～四六〇頁。
- (9) 中村 B、四七三～四七五頁。石見清裕「唐代朝貢使の入京途上規定」（未発表）、五〇～五五頁。
- (10) 中村裕一氏は、西州への公文書伝達の速度を取り上げ、当地では制勅伝達と通常の中央からの官文書伝達の速度とが大差ないことを推定されている。中村 A、九二六～九三一頁。
- (11) 『大唐六典』卷三〇三府督護州県官吏は、京兆、河南、太原牧および都督、刺史の職掌を伝え、「若善惡殊尤者、隨即奏聞。若獄訟之枉疑、兵甲之徵遣、興造之便宜、符瑞之尤異、亦以上聞。其常則申於尚書省而已。」と記す。
- (12) 青山、八六～九二頁。
- (13) 中村 B、四五八～四七二頁。これに対して、朝集使や計帳使といった公使は、毎年決められた時期に京師に派遣される性質の専使であるが、これらが駅馬を利用していたかどうかは詳らかではない。
- (14) 青山、六四～六五頁。
- (15) 中村 B、四六〇～四六二頁。
- (16) 青山、六〇頁。
- (17) 〈写〉Mspero, Pl. XV 〈録〉ibid, pp.95-97, 姜伯勤「吐魯番文書所見的“波斯”軍」（『中国史研究』一九八六年第一期）、一二八～一二九頁。
- (18) 姜伯勤、前掲論文、一二九～一三〇頁。
- (19) 菊池英夫「節度使制確立以前における「軍」制度の展開」（続編）（『東洋学報』第四五巻第一号、一九六二年）、三三～三七頁。
- (20) 天理図書館所蔵。〈録〉大庭脩「敦煌発見の張君義文書について」（『ビブリア』第二〇号、一九六一年）、三～四頁、『釈録』IV、二七三～二七七頁。
- (21) 大庭脩、前掲論文、一二頁。
- (22) 大庭脩、前掲論文、六頁。
- (23) 註(20)の『釈録』IV所載の録文（二七五頁）も同じ。
- (24) 様々な緊急案件に駅馬は利用されるが、史料にはいずれも「馳駢」、「乗駢」あるいは「駢召」などと表現されている。
- (25) 本規定に関しては、石見清裕氏が前掲論文（未発表）において、詳細に検討されている。
- (26) この史料の存在は、石見清裕氏より御教示頂いた。
- (27) 『説郛』卷七七所収の『荔枝譜』に、「唐天宝中、妃子尤愛嗜、涪州歲命駢致、時之詞人、多所称詠。」と見えている。
- (28) 青木和夫「飛駢の速度」（同氏『日本律令国家論攷』岩波書店、一九九二年、所収）、三一四～三一五頁、中村 A、九一〇～九一一頁。

事務局（連絡先） 〒182 東京都調布市国領町5-19-14

荒川正晴方

TEL 0424(81)4633

吐魯番出土文物研究会 (The Research Society for Turfan Relics)